CÁMARA DE REPRESENTANTES
XLVIIa. Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1582 de 2013

Carpeta Nº 1996 de 2012 y S/C

Comisión de
Legislación del Trabajo

ACCIDENTES LABORALES

Se establece la responsabilidad penal del empleador cuando incumpliere
con las normas de salud en el trabajo

SINDICATO ÚNICO GASTRONÓMICO Y HOTELERO DEL URUGUAY
(SUGHU)

EX TRABAJADOR DE LA EMBAJADA DE LA REPÚBLICA DE BOLIVIA

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 18 de abril de 2013

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Raúl Olivera, Vicepresidente.

Miembros: Señores Representantes Pablo D. Abdala, Luis Puig y Carmelo Vidalín.

Delegado de Sector: Señor Representante Oscar Groba.

Invitados: Por la Cámara del Transporte del Uruguay, señor Gualberto Carminatti, Presidente; señor Jorge Erramouspe, Secretario; señora Cristina Fernández, Directiva; doctor Aníbal De OIivera, Asesor Jurídico y doctor Mario Souto, Asesor Jurídico.

Por el Sindicato Único Gastronómico y Hotelero del Uruguay, señores Óscar Andino, Secretario Departamental; Jorge González, Secretario de

Finanzas; César Ferreira, integrante del Directorio; señora Margarita Zapata, integrante del Directorio y señor Carlos Cachón, por el Secretariado del PIT- CNT.

Señor Gustavo Lawlor, ex trabajador de la Embajada de la República de Bolivia.

═══════||═══════

SEÑOR PRESIDENTE (Olivera).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Legislación del Trabajo tiene mucho gusto en recibir a una delegación de la Cámara de Transporte del Uruguay, integrada por la representante de la Directiva de la Anetra, señora Cristina Fernández, los asesores jurídicos, doctores Aníbal de Olivera y Mario Souto, el Secretario, señor Jorge Erramouspe, y el Presidente de la Anetra, señor Gualberto Carminatti.

En esta instancia de debate del proyecto de ley relativo a la responsabilidad penal del empleador frente a los accidentes de trabajo, estamos convocando a las distintas asociaciones y agremiaciones, con el espíritu de recoger insumos y apreciaciones que puedan ser consideradas por la Comisión. Este es un proyecto de ley abierto, que está en debate, y sobre el que estamos trabajando.

SEÑOR ERRAMOUSPE.- En nombre de todo el transporte agradecemos la amabilidad de recibirnos, especialmente en instancias que generan preocupación, como es la redacción de nuevas leyes con las que podemos discrepar o las que podemos complementar, por el bien del país, que es nuestro objetivo en primera instancia.

La composición de la Cámara de Transporte del Uruguay va desde los conocidos ómnibus internacionales, interdepartamentales, suburbanos y urbanos, hasta la red de microempresas compuesta por el taxímetro, el transporte escolar y los remises. En definitiva, abarca todo el arco de vehículos que realizan transporte rentado de pasajeros.

A la hora de discutir con el Parlamento uruguayo es importante recalcar la voluntad dialoguista de nuestra Cámara, expresada desde su constitución. Esto lo queremos remarcar porque hemos mantenido herramientas como los Consejos de Salarios o las negociaciones colectivas durante más de veinte años ininterrumpidamente. Eso demuestra la actitud que guía nuestra Cámara. Esa actitud es la que nos trae hoy acá, para tratar de aportar, de sumar a la seguridad de nuestros trabajadores, con quienes compartimos la tarea diaria, no siempre desde la distancia de un escritorio sino realizando las tareas en regímenes compartidos, como manejar los ómnibus, los taxis, los remises o las camionetas escolares. Eso es de suma importancia.

A continuación, la señora Cristina Fernández planteará nuestros aportes, que refieren básicamente a un punto de vista generado en la casuística de nuestro sector, es decir, en los elementos que hacen casi imposibles algunas aplicaciones que propone este proyecto de ley.

Muchas gracias.

SEÑORA FERNÁNDEZ.- Este documento fue preparado por los asesores de las diferentes gremiales que integran la Cámara y de una gremial que es Grupo 12, que concentra a un grupo de empresas interdepartamentales e internacionales, que no integra la Cámara pero que en este caso trabajó junto con nosotros.

La Cámara de Transporte del Uruguay se encuentra integrada por la Anetra, Cepru, TEU, Cepatu, Cutcsa y Tupci. Alcanza así a gran parte de la actividad del transporte regular colectivo e individual de personas, con sus correspondientes empresas y cerca de 25.000 trabajadores. En muchos casos se trata de micro, pequeñas y medianas empresas, muchas de ellas familiares, y todas vinculadas al desarrollo de la sociedad y el crecimiento del país.

A lo largo de los años transcurridos desde su creación, la Cámara se caracterizó por impulsar el buen relacionamiento empresa- trabajadores, sustentado en múltiples acuerdos que se alcanzaron en forma bipartita o tripartita, y aun en momentos en que los

Consejos de Salarios no actuaban, los empresarios aceptaron discutir y contemplaron beneficios y condiciones de trabajo. Es en este marco que actuamos y que nos parece natural e imprescindible la protección de la seguridad y la salud del trabajador y, por ende, su exigencia y control.

Nunca se estuvo ni se estará dispuesto a acompañar a empresarios que actúen con irresponsabilidad en la adopción de políticas y medidas tendientes a mejorar la seguridad en el ámbito laboral. Por ello, nos permitimos destacar que el proyecto que nos trae a este ámbito, por su carácter general y abarcativo, puede culminar imponiendo una sanción a quienes, habiendo adoptado las medidas adecuadas para proteger con formación, capacitación y elementos necesarios a sus trabajadores, no dispongan de la posibilidad real de controlar si alguno de ellos, en determinado momento, actúa, o no, con responsabilidad y cumple, o no, con esas exigencias. Nos referimos, solo a modo de ejemplo, al uso del cinturón de seguridad, obligatorio para los conductores, elemento imprescindible para darse seguridad a sí mismo y a su desempeño en posibles maniobras que frente a imprevistos pueda tener que realizar. Esta norma es de plena aplicación en la actividad del transporte y, sin embargo, existe la posibilidad de que un conductor que lo resista, directamente no lo use en momentos en que la empresa no pueda advertir el incumplimiento.

Es fundamentalmente desde el punto de vista de esas actividades vinculadas a ejemplos como el señalado -que por supuesto se controlan, pero dentro de las posibilidades relativas de visualizar el desempeño a distancia, en movimiento y en ámbitos lejos de la supervisión directa-, que se analizó este proyecto y que, por lo tanto, queda en evidencia que resulta ser no adecuado a la realidad del sector.

Por eso, ante el inminente tratamiento del proyecto de ley que responsabiliza penalmente a los empleadores por la ocurrencia de accidentes de trabajo, todas las empresas de transporte colectivo de pasajeros, urbanas y por carretera, de taxímetros, remises y escolares, en línea con el criterio de las autoridades competentes y las organizaciones gremiales, comparten plenamente el interés de priorizar la seguridad laboral e integridad física de sus trabajadores como bienes jurídicos esenciales que deben ser necesariamente tutelados. Ello debe constituir uno de los pilares fundamentales de toda relación laboral en cualquier rama de actividad, debiendo atender fundamentalmente a los requerimientos de la especificidad de las tareas que en cada caso se desarrollen.

Además, consideramos que las normas legales y reglamentarias vigentes en el país en materia laboral, complementadas en muchos casos por los acuerdos que resultan de los convenios laborales de cada sector, brindan a los trabajadores adecuada tutela de sus legítimos derechos en el sentido expresado.

Por ello, ante la promoción de un proyecto de ley que penaliza el accidente de trabajo como un delito, con alcances que consideramos verdaderamente desmedidos, nos permitimos, respetuosamente, concurrir ante esta Comisión a expresar y poner claramente de manifiesto nuestras profundas discrepancias con el mencionado proyecto. A estos efectos, formulamos las consideraciones que seguidamente se expresan.

Primero, ya existen en materia penal previsiones tendientes a la responsabilidad penal del patrón en los casos de muerte o lesiones de dependientes. Con la actual legislación ha habido procesamientos, lo que demuestra que existen las herramientas suficientes para adjudicar dicha responsabilidad cuando el caso lo justifica.

Segundo, consideramos que en el conjunto de normas que integran el derecho positivo nacional en materia civil y penal ya están debidamente contempladas las

hipótesis a que apunta este proyecto, por lo que calificar el accidente laboral como un delito penal autónomo no sería jurídicamente adecuado.

Tercero, no hay una calificación del incumplimiento, por lo cual cualquier conducta podría ser tipificada como incumplimiento y conducir a situaciones verdaderamente arbitrarias.

Cuarto, la participación de los trabajadores es reconocida en disposiciones legales y reglamentarias vigentes, tanto a nivel individual, en el uso que debe hacer del material que lo protege, como en su presencia en las Comisiones Bipartitas. En el transporte, particularmente, se da una relación laboral donde el dependiente puede estar muy alejado de los ojos del patrón, por lo que en muchos casos depende de su conducta la ocurrencia o prevención de un accidente de trabajo.

Quinto, también es definida la participación del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social como integrante de Comisiones Tripartitas por sector de actividad, cuya labor preventiva en la materia debería fortalecerse en todas las ramas de actividad a través de la actuación inspectiva.

Sexto, a criterio de esta rama de actividad, el problema no se resuelve con castigar penalmente al patrón, puesto que hay un alto índice de accidentes que ocurren por imprudencia del trabajador, por ser este el que no cumple con las normativas de seguridad.

Séptimo, se deberían establecer legalmente las medidas de seguridad que deben cumplir los empleadores, puesto que puede estar en juego su libertad.

Octavo, a nuestro juicio, se vulneran principios del derecho penal, como ser que los delitos son personales. El mero hecho de que alguien sea representante de una empresa, lo hace pasible de una sanción penal. Es decir, ya no será penalmente responsable por incumplir una norma de seguridad y/o, en su defecto, por contratar a una empresa que incumple, sino por su condición.

Noveno, sin entrar a formular puntualizaciones respecto al articulado específico del proyecto y sin perjuicio de lo ya expresado en la segunda consideración, entendemos, respetuosamente, que el mismo, en su redacción actual, no es de recibo, por cuanto consagra un sistema de responsabilidad objetiva, alarmante laxitud y falta de precisión que, a nuestro juicio, colide frontalmente con principios básicos del derecho punitivo nacional.

En mérito a lo expuesto, la Cámara de Transporte del Uruguay manifiesta su desacuerdo con el proyecto de ley analizado pero, sin perjuicio, destaca que en el caso de que la Cámara de Representantes continúe considerando su aprobación se tenga presente que nuestra institución se encuentra dispuesta a discutir formalmente el alcance de la norma, su redacción y fundamentos.

SEÑOR ABDALA.- Me sumo a la bienvenida de los integrantes de la Cámara de Transporte del Uruguay.

Me parece que en una exposición que no ha sido excesivamente prolongada, sin embargo ha sido por demás elocuente y clara al explicar su visión con respecto al proyecto, y tenemos que agradecer ambas cosas: que haya sido tan clara y, además, concreta y sucinta.

Creo que el mensaje que hemos recibido objetivamente está en línea con la apreciación general que con relación al proyecto nos están transmitiendo las distintas cámaras empresariales. Naturalmente, cada una tiene su especificidad, su realidad, su

propia impronta e historia, pero en todos los casos -y es lo que particularmente quiero preguntar- hemos recibido alguna información relacionada con la situación, los progresos o los ámbitos creados para avanzar en el camino de la prevención de los accidentes laborales, para mejorar, en cuanto sea posible, las condiciones de trabajo, de seguridad e higiene. Sobre este aspecto quiero hacer una consulta tal vez de carácter general, porque si bien en sí mismo no es materia de ley, está referido directamente a la materia que este proyecto, en el acierto o en el error, pretende legislar.

Como decimos siempre, no es el momento de debatir entre los integrantes de la Comisión -lo haremos en su momento- sobre las bondades del proyecto. Simplemente dejo constancia -porque mi posición es pública- que tengo severos reparos con la solución planteada, al menos en estos términos, por argumentos que en muchos casos coinciden con los que aquí se han formulado. No obstante, si algo de positivo reconozco a la iniciativa -que siempre son positivas, por el solo hecho de ser formuladas- es que nos permite a todos reflexionar sobre estos temas, que son de enorme importancia. Por otra parte, esta Comisión, como le consta a los colegas, hace mucho tiempo que ha asumido abordar y acometer los temas de la seguridad laboral.

Entonces, me parece que es una buena oportunidad aprovechar la presencia de los representantes de los empresarios de los distintos sectores de la actividad productiva, económica y de los servicios en el Uruguay para ahondar sobre este aspecto en particular. En muchos casos se nos ha dicho que se formaron Comisiones Bipartitas, que negocian o trabajan en conjunto y solidariamente para mejorar las condiciones de trabajo. En ese sentido, me gustaría saber qué se ha hecho al respecto en el ámbito del transporte, sabiendo de antemano que es un sector que, por supuesto, representa una actividad noble de los servicios y de la vida económica.

Conocemos muy bien a los dirigentes y empresarios del sector, por lo que estamos seguros que se han recorrido caminos encomiables y positivos.

SEÑOR VIDALÍN.- Agradezco mucho vuestra presencia y aportes que siempre son enriquecedores; indudablemente, en esta Comisión, como decía mi amigo y cada día más admirado Diputado Puig, existe la democracia, compartimos ideas, pensamientos, discrepamos, y en este tema estamos todos tratando de enriquecernos sobre la base del aporte que realizan las diferentes delegaciones. En ese sentido, vuestro aporte será muy valioso, en especial porque, tal cual como lo decían ustedes, generalmente están lejos de sus representados que están recorriendo los caminos del país. Me imagino que una ley de estas características los tendrá tremendamente preocupados.

Vamos a continuar trabajando en este proyecto. Sin duda, el espíritu de esta Comisión nunca ha sido tratar de encontrar los culpables ni los responsables para penalizarlos, sino fundamentalmente establecer los mecanismos necesarios para alcanzar una adecuada prevención de todos los ciudadanos, en especial de la clase obrera y de los empresarios.

SEÑORA FERNÁNDEZ.- Nuestro sector, por un lado, representa a muchas microempresas, lo que dificulta, naturalmente, la instalación de Comisiones Bipartitas, porque en los hechos esa realidad no se traslada al sector. Por otro, representamos empresas interdepartamentales y urbanas que sí trabajan a nivel interno en Comisiones Bipartitas.

Nos preocupamos de capacitar a la gente, de generar cursos que están directamente vinculados a la prevención de los accidentes. Nuestras empresas emplean, nada más ni nada menos, que a los conductores profesionales de quienes depende la vida, no solo de sus compañeros, porque van con guarda, sino también de los pasajeros.

Por eso, están capacitados en manejo defensivo, pero además se plantean otras prevenciones, por ejemplo, el carné psicofísico, que demuestra no solo que están habilitados para conducir, sino también que están en condiciones de cumplir esa función que es tan importante y tan ligada, sin duda, a la seguridad. En todos estos casos, siempre estamos vigilantes.

En los Consejos de Salario hemos definido condiciones de trabajo y siempre discutimos. Además, permanentemente muchas empresas están generando acuerdos internos, y estos temas nos preocupan, se discuten y, lógicamente, se intentan resolver. Prueba de ello es que a nivel de transporte generalmente no hay índices de accidentes importante que cueste la vida de los trabajadores, y no es una profesión que no esté sometida a riesgos.

Compartimos plenamente que un proyecto de esta naturaleza puede aportar, y es sumamente interesante, la sensibilización de la opinión pública frente a situaciones que a veces en lo cotidiano no asume si no está vinculado directamente a estas actividades.

SEÑOR ERRAMOUSPE.- Debemos remarcar claramente que la accidentalidad en nuestro sector no implica solamente la accidentalidad del trabajador sino que también puede incluir la de un montón de ciudadanos uruguayos. Por eso somos extremadamente precavidos en este tema para evitar, de todas maneras, su generación.

La accidentalidad en nuestro sector se entronca con la seguridad vial, porque la actividad que desplegamos es enteramente en las vías de tránsito de nuestro país. Debemos remarcar que la accidentalidad en el transporte profesional es la menor de todas las accidentalidades en el transporte, si bien es la más vendedora de diarios. Digo esto porque si tenemos la desgracia de que ocurra un accidente de un bus carretero —normalmente muy aparatoso-, es un buen elemento para vender diarios, pero los índices de la Unasev, de la Policía Caminera y de todos los organismos que recaban esos datos estadísticos determinan que la accidentalidad en el sector es la menor.

Si uno de nuestros trabajadores pierde el control de su vehículo, no implica solamente a su persona sino también a quien traslada. En ese sentido, tenemos más que antecedentes.

Desde la Cámara de Transporte fuimos fundadores de la Comisión Nacional de Control y Prevención de Accidentes de Tránsito, que fue la madre de la actual Unidad Nacional de Seguridad Vial. Participamos ininterrumpidamente en esa Comisión hasta la creación de la Unasev, un organismo rentado y con responsabilidades de parte del Poder Ejecutivo. Allí trabajamos junto a nuestros trabajadores. La participación de la Unott fue permanente en dicha instancia, y no pocas fueron las medidas que tomamos en conjunto para prevenir todo tipo de accidentalidad.

También debemos mencionar que permanentemente venimos haciendo esfuerzos junto a las autoridades y, en ese sentido, toda nuestra flota, sin excepción, desde el más humilde de los taxis o de los remises hasta el más encumbrado de los ómnibus doble piso, es sometida a rigurosos controles técnicos y, año tras año, se vienen agregando elementos que aportan a la seguridad, tanto del trabajador como del pasajero. Al respecto, vimos aparecer la obligatoriedad del uso de los cinturones de seguridad, primero para el conductor y, luego, en otras áreas. En algunos lugares muy sensibles como, por ejemplo, el transporte de los escolares, la totalidad del pasaje debe utilizar el cinturón de seguridad. Si bien este tema no implica directamente al dependiente, implica la actitud de nuestro sector con respecto tanto a nuestro dependiente como al precioso material humano que trasladamos.

Permanentemente tenemos esas inspecciones y brindamos esos elementos técnicos que permiten contribuir a la baja de esta accidentalidad. Eso lo hacemos, a veces junto con las autoridades que nos rigen, pero también con nuestros trabajadores.

Hurgando en los diferentes antecedentes, podemos decir que hasta hemos enfrentado en conjunto problemas que hoy no se mencionan o a veces resultan un poco tabú como el acoholismo y las drogas. En ese sentido, hemos participado, junto a nuestros trabajadores, en distintas instancias para buscar no solamente el papel condenatorio a quien padece de dichas enfermedades sino el papel recuperatorio para que eso no se manifieste en ningún ámbito de trabajo.

SEÑOR PUIG.- Queremos saludar a la delegación de la Cámara de Transporte.

Conocemos varios de los avances que, en materia de negociación colectiva y de integrar organismos bipartitos y tripartitos -con trabajadores y el Estado- se han logrado en torno a mejorar las condiciones de trabajo, discutir los derechos de los trabajadores y avanzar en medidas que hagan más seguro el desarrollo de la actividad en la cual ustedes participan.

Sin duda este es un proyecto de carácter general que está motivado en una realidad que tenemos en el país y que no se puede desconocer.

En un país con una población económicamente activa de un millón y medio de personas, estamos teniendo un trabajador muerto por semana; cada dos días un trabajador queda con una discapacidad permanente; hay alrededor de 55.000 accidentes de trabajo anuales. Es evidente que desde hace algunos años -podríamos citar el 2005- el país ha avanzado en determinadas áreas como, por ejemplo, protección laboral, y se han sancionado leyes importantes. Inclusive, en los últimos años se ha intensificado la cantidad de trabajadores ocupados, la cantidad de horas trabajadas y ha aumentado el PBI. Sin embargo, el índice de accidentalidad en el trabajo ha aumentado más que el PBI, que la cantidad de trabajadores ocupados, que la cantidad de horas trabajadas. Inclusive, la temporaria -que son los días de recuperación de un trabajador después de un accidente- ha aumentado en forma exponencial, lo cual nos pone de manifiesto que tenemos enormes dificultades para integrar, por ejemplo, un plan nacional de salud en el trabajo. En ese sentido, hay diferentes situaciones planteadas.

Cuando uno habla de accidentes de trabajo automáticamente lo asocia con los accidentes en la construcción. Sin embargo, los accidentes mortales en la construcción se han reducido en torno a la actitud de un sindicato fuerte, instalado en todo el país, que negocia, que se moviliza, que desarrolla condiciones de seguridad, que para cuando muere un trabajador, tiene la actitud solidaria de que 40.000 trabajadores aportan una hora de trabajo para las familias de los trabajadores víctimas de accidentes mortales y que desarrolla una campaña de sensibilización en todo el país conjuntamente con la Cámara de la Construcción. Entonces, tiene mecanismos por los cuales avanzar en materia de protección y seguridad. Sin embargo, también existen los accidentes mortales, pero la mayor cantidad de estos se da en el medio rural, donde no tenemos sindicatos fuertes, donde la fiscalización encuentra más dificultades, donde la campaña de sensibilización encuentra problemas para llegar a los actores directos que nos interesan. Al mismo tiempo, reconocemos que a nivel de los trabajadores existen problemas culturales, porque hay una concepción profundamente machista que en el movimiento sindical venimos combatiendo desde hace mucho tiempo. Muchas veces se dice: yo no necesito elementos de protección personal para trabajar en altura y demás. Eso refleja la necesidad de un trabajo que el movimiento sindical, con muchas dificultades, viene realizando.

No nos planteamos que una ley de responsabilidad penal sea la solución al tema. Creemos que forma parte integral de todos esos aspectos: sensibilización, fiscalización, cambio cultural, y también una ley de responsabilidad penal.

¿Por qué decimos esto? Ustedes hacían referencia a que muchas veces -nosotros sabemos que es así- hay deficiencias en cuanto a asumir el uso de elementos de protección personal por parte del trabajador; eso es así. Pero sin duda, el poder discrecional de organización del trabajo lo tiene el empleador. Esto no está limitado por el hecho importante de que existan comisiones bipartitas de seguridad. En última instancia, la decisión de organización del trabajo la tiene el empleador. Y como estamos convencidos de que los accidentes no son producto de la casuística sino de la organización del trabajo, planteamos la necesidad de una ley de responsabilidad penal de quien tiene esa capacidad de organización, no con el objetivo de que haya empresarios presos con el de integrar una herramienta válida que permita que se vea de otra manera la seguridad en el trabajo. Nos parece que ese es un aspecto y un componente fundamental.

Ustedes planteaban algunos ejemplos que desde nuestro punto de vista no serían aplicables con la vigencia de esta ley. Si, por ejemplo, un trabajador en ruta decide sacarse el cinturón de seguridad, eso seguramente al leal saber y entender de un Juez no va a implicar responsabilidad del empresario. Pero en el supuesto caso de que ocurriera -ustedes me dirán si ha ocurrido en algunas oportunidades y supongo que están trabajando para que no ocurra- que a un trabajador del transporte se le asignen turnos que exceden lo que normalmente se puede trabajar, por ejemplo, a un trabajador que llega del norte del país con un viaje en un ómnibus interdepartamental se le hace salir inmediatamente en un viaje a otro punto del país -se ha denunciado que puede suceder en temporada alta de turismo-, la organización del trabajo sería responsable si se accidentaran el trabajador y las personas que traslada. Se me ocurre que ese podría ser un caso en el que la organización del trabajo sería responsable. No lo sería en lo que tiene que ver con que un trabajador decida quitarse los elementos de protección personal, por ejemplo el cinturón de seguridad, para él y las personas que transporta.

Sin duda, este proyecto podrá ser perfectible. Nosotros estamos convocando a los diferentes actores. Las cámaras empresariales en general se han expresado en forma contraria; no hemos recibido ni un solo elemento que diga que técnicamente consideran que el proyecto tendría que ser este porque están de acuerdo con la protección a la vida del trabajador. No hemos recibido hasta ahora ese planteamiento. Sí hemos recibido planteamientos del Instituto de Derecho del Trabajo y Seguridad Social y de la Cátedra de Derecho Penal de la Universidad de la República en lo que tiene que ver con hacia dónde consideran que debe apuntar el proyecto.

Señalo que es un proyecto extremadamente medido si uno lo compara con la legislación existente en el derecho español, italiano, francés, del Reino Unido, el venezolano o el peruano. Por ejemplo, en el derecho español, está tipificada la figura de un ambiente de trabajo peligroso. No me refiero al accidente grave o fatal que estamos tipificando en este proyecto sino a un ambiente de trabajo que ponga en peligro la vida o la integridad física del trabajador. Esto llega mucho más allá en la legislación internacional. Quienes han trabajado en la parte técnica de este proyecto han sugerido directivas en cuanto a que no fuera tan a fondo. Reconocidos juristas de nuestro país nos han criticado desde el punto de vista técnico en el sentido de que se habla de una responsabilidad objetiva y en todo caso la responsabilidad penal uruguaya es subjetiva. Creo que se va a estudiar la legislación comparada y seguramente haya cambios en el proyecto. No estamos diciendo que este proyecto tenga que aprobarse tal cual está; por eso los estamos convocando a ustedes y a todas las partes para que den su posición

acerca de los aspectos jurídicos que cambiarían. Podrían decir que están todos de acuerdo en proteger la vida pero que desde el punto de vista técnico esto no es lo más recomendable, o que la fórmula que sugieren contempla mejor los aspectos que se quieren lograr. Estamos trabajando en eso. Agradecemos profundamente los aportes y agradeceríamos aún más si tienen propuestas alternativas.

Nos habíamos planteado votar este proyecto ayer en Comisión pero se desarrolló la reunión de la Cámara y la Comisión no puede sesionar de forma paralela a la Cámara. Seguramente no vamos a votarlo hoy porque nos está faltando la presencia del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, pero era compromiso de esta Comisión avanzar en abril en ese sentido. Seguramente esto se va a extender a las primeras semanas de mayo pero el compromiso de la bancada del Frente Amplio es aprobar este proyecto. No existe ninguna tozudez en que este tenga que ser el proyecto ni esta la terminología. Estamos abiertos a discutir. Tampoco tenemos todo el tiempo del mundo. Venimos discutiendo este proyecto hace meses y nos preocupa que esa crónica roja que describíamos anteriormente sigue planteada con mucha intensidad en el Uruguay. Ayer hubo una movilización muy importante de miles de trabajadores de la construcción que marcharon desde todo el país encabezados por las viudas de compañeros muertos.

El compromiso es de avanzar en un proyecto de responsabilidad penal que insisto, no tiene que ser con este texto. Nosotros vamos a estar de acuerdo con las modificaciones que haya que hacerle. Lo que no vamos a compartir, por lo menos nuestra bancada, es que esto quede en el tiempo sin sanción. Vamos a hacerle todas las mejoras que se entiendan pertinentes porque queremos un buen proyecto. Seguramente vamos a extender el plazo que nos habíamos propuesto para las primeras semanas de mayo, pero por lo menos nuestra bancada tiene el interés de sancionarlo.

Reitero el agradecimiento por los conceptos que ustedes nos han planteado y por esa voluntad de venir a trasmitirnos cuál es su posición con respecto al tema.

SEÑOR ABDALA.- Hablando de las condiciones de seguridad y de las medidas que las empresas de transporte vienen impulsando en cuanto a consolidarlas, se hacía referencia a las medidas de autocontrol y, al mismo tiempo, a los controles que por parte de distintos organismos del Estado reciben las empresas de transporte. Quisiera que sucintamente se nos pudiera decir, y creo que no estamos fuera de tema porque tiene que ver con la seguridad, qué tipo de controles son, con qué asiduidad se hacen y cuáles son los organismos competentes. Me imagino que en parte será la Dirección de Transporte Carretero, los Gobiernos Departamentales, y tal vez la Unasev, que es un organismo especializado en materia de seguridad vial.

SEÑOR ERRAMOUSPE.- En lo que se refiere al transporte colectivo contamos, a nivel de controles técnicos, con lo que conocemos popularmente como Sucta, que hace el control técnico válido para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Se realiza en su planta del kilómetro 17 a la salida de Montevideo pero también se instalan plantas móviles. Este control se hace hasta en los vehículos cero kilómetro. Incluso, a veces hasta se detecta un señalero quemado o detalles menores que puede traer un vehículo recién ingresado al país, con el único rodamiento de la planta hasta la puesta en funcionamiento.

En lo que refiere al transporte individual de pasajeros, puedo decir que los controles son realizados por las distintas plantas de Inspección Técnica Vehicular en forma obligatoria. Es de notar que tanto las autoridades nacionales como las municipales ponen estos controles como condición sine qua non para la aprobación de los respectivos permisos y se hacen en forma anual. Estos controles se deben presentar sin anomalías. Aclaro esto porque los controles los puede hacer cualquiera. Normalmente, cuando voy al

médico los controles me dan muy mal e igual mi señora me sigue dejando entrar en casa. No obstante, en este caso no es así y tenemos que tener la aprobación sin ningún tipo de anomalías

En esos controles se incluyen los elementos de seguridad que tienen que ver tanto con la parte mecánica específica, como pueden ser frenos, trenes, inhibición de realizar soldaduras en los elementos de suspensión, hasta con cinturones, distancia entre asientos, estado de los asientos, bomberitos y elementos refractarios. Es decir que prácticamente se requiere lo más moderno en seguridad a nivel mundial. En la región somos por lejos el número uno en ese tema. Incluso, en algunos sectores avanzados en controles técnicos están exonerados los vehículos cero quilómetro. Sin embargo, nosotros ni siquiera tenemos esa exoneración y el cero quilómetro, antes de entrar en funciones, también pasa por los controles técnicos.

Repito que si no se realiza el control técnico y se aprueba, ninguno de los vehículos puede entrar en funcionamiento, ya sea los de transporte colectivo, que son regulados por el Ministerio de Transporte y Obras Publicas y en el caso del transporte urbano también por las Intendencias, como los de transporte individual que tienen una inspección anual por rama de actividad que se realiza en la calle Pedernal a una cuadra de boulevard Artigas, donde se amontonan taxímetros, camionetas escolares y remises.

En cuanto a nuestra relación con la Unasev, debo decir que es muy estrecha. Mientras la Comisión fue honoraria, nosotros la integramos ininterrumpidamente durante quince años. Fuimos fundadores e impulsores de la Comisión Nacional de Control y Prevención de Accidentes de Tránsito. Actualmente la Unasev nos consulta y llegamos a acuerdos, incluso para impulsar reformas como en el tan manido caso del transporte escolar y se acordó colocar un cinturón por pasajero. Es decir que se redujo la autorización de traslado de pasajeros -las capacidades enormes ya no existen en los vehículos pequeños- y tienen un cinturón por pasajero. Además, las empresas realizan muchos esfuerzos. Incluso hay empresas -no quiero nombrar a ninguna para no meterme en un lío gremial- que han puesto ómnibus de sus compañías como elementos móviles para dictar cursos y para brindar a todos sus trabajadores los elementos de prevención que en nuestra actividad son básicos. La prevención es un elemento básico y, como tenemos una cultura muy especial, a veces nuestros conductores no son ajenos a ella. Por ejemplo, hay una frase en la jerga popular uruguaya tan famosa como disparatada, que dice: "Yo con una copita manejo mejor". Por suerte, a lo largo de todos estos años, hemos logrado desterrar esta idea en base a brindar los elementos científicos que marcan las diferencias en la capacidad de reacción cuando se usan distintas sustancias estimulantes como, por ejemplo, el alcohol.

SEÑORA FERNÁNDEZ.- Nosotros tenemos todo regulado al punto de que, por ejemplo, en el caso de los ómnibus se marcan antigüedades máximas y cuando se llega a ese límite las unidades son retiradas del servicio público y pasan a desempeñar actividades secundarias.

También quiero decir, teniendo en cuenta los detalles que mencionó el señor Erramouspe, que los controles técnicos que lleva cada una de nuestras unidades son tan importantes que, por ejemplo, nos observan un parabrisas astillado, sabiendo que estamos siendo sometidos a una verdadera campaña de pedreas en los accesos a Montevideo, que pueden ocasionar un gravísimo accidente. Cada vez que esto sucede -a veces tenemos hasta dos unidades por día apedreadas-, agradecemos el hecho de que en general no tocan al conductor ni a los pasajeros y que, por lo tanto, no se genera ningún otro evento más grave. El control técnico es tan severo, al punto de que conociéndose esa realidad igual se nos observa un parabrisas astillado, que si

permanece es porque no tiene problemas puesto que tienen películas especiales que hacen que su uso no sea un riesgo.

Asimismo, esos controles no solo se refieren a las unidades. Nosotros también tenemos en forma casi permanente visitas de técnicos del Banco de Seguros del Estado a nuestros talleres. Esas inspecciones son muy minuciosas en cuanto a si las herramientas que se utilizan en taller, como por ejemplo amoladoras, cuentan con las partes y los componentes que deben tener para dar seguridad al trabajador que lo opera. Además, también se controla si el personal tiene lentes y elementos de protección auditiva. Ese control es muy minucioso y se hace en forma reiterada. Es decir que el hecho de ser una actividad regulada, tener los elementos de control y de capacitación -es imprescindible-, hace que las medidas estén adoptadas a conciencia. Además, hay empresas que tienen particularidades y trabajan mucho el tema de seguridad, pero es una política de cada empresa.

SEÑOR CARMINATTI.- Agradezco que nos hayan recibido.

Quiero referirme a algunos aspectos generales en cuanto a seguridad.

Para las empresas de transporte la seguridad es el primer tema y el más importante, tanto para los funcionarios como para los pasajeros, porque lo peor que le puede pasar a una empresa de transporte es tener un incidente en ruta o en su propia empresa. El transporte es seguro por una cantidad de normas que se cumplen, por reglas que hay que respetar y porque la gente que está a cargo de las empresas es muy responsable. Eso se refleja en la siniestralidad que presenta el transporte.

Personalmente, puedo hablar por los empresarios que conozco, que forman parte de la Cámara del Transporte; todos sabemos quién es quién y constato permanentemente la preocupación que hay por la instauración de nuevas normas de seguridad que se están implementando. Me refiero no solo a los cinturones de seguridad, también hay controles de velocidad a través de los tacógrafos; las empresas formales tienen un estricto control de la velocidad y sancionan a los funcionarios que no cumplen con ese requisito y con el resto de las normas de tránsito. La primera charla que tienen las empresas de transporte con los funcionarios que ingresan es, justamente, sobre la responsabilidad en el cumplimiento de las normas de tránsito.

Además, está la preocupación de los empresarios por el cumplimiento de las normas de trabajo, por ejemplo, el uso de arneses para arreglar un aire acondicionado, el uso de fajas para levantar pesos, la utilización de máscaras cuando se pinta, poner un taco cuando se levanta un ómnibus con un gato, etcétera.

El cuestionamiento radica en si este es el instrumento adecuado, el más justo y si realmente cambia algo con respecto a la legislación existente. Nosotros tenemos la sensación de que con la legislación actual, si se comprueba que alguien es responsable de un accidente se le puede penar, como ha pasado en casos recientes.

Quería expresar una frase que decía mi padre y que creo mis colegas comparten: lo importante son las personas, los fierros se arreglan. Esa es la filosofía de la Cámara del Transporte y de Anetra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la disposición de la delegación a trabajar en este tema que preocupa y ocupa a esta Comisión. y es desvelo de toda la sociedad uruguaya.

Existe un estricto control del Estado de los elementos técnicos de seguridad -por disposiciones nacionales y de las Intendencias en todos los departamentos se hace,

inclusive, una medición del dibujo de las cubiertas-, y se suspende el permiso de los taxímetros si no pasan por el servicio técnico.

Ustedes tienen elementos importantes para aportar y les vamos a pedir que lo hagan con celeridad para que podamos avanzar en este proyecto. Nosotros no tenemos interés de que haya empresarios presos, pero nos preocupa que haya trabajadores lesionados. En esto debemos estar todos embarcados. Ustedes hablan de empresas muy formales que respetan la normativa, pero quienes hemos estado en el transporte sabemos que hay empresas que no lo hacen y ello debe ser pasible de sanciones. Si hay aspectos para corregir, lo haremos, porque no queremos que nadie sea penalizado por una responsabilidad que no le cabe.

Este no es un atentado contra ninguna organización; la idea es eliminar entre todos flagelos que azotan a la sociedad uruguaya y que la cortan transversalmente: nadie está ajeno a tener un familiar o un amigo víctima de un accidente por negligencia o irresponsabilidad.

Les agradecemos su presencia.

(Se retira de Sala la delegación de la Cámara del Transporte del Uruguay)

(Ingresa a Sala una delegación del Sindicato Único Gastronómico y Hotelero del Uruguay)

——La Comisión de Legislación del Trabajo da la bienvenida a la delegación del Sughu -Sindicato Único Gastronómico y Hotelero del Uruguay-, integrada por una de sus afiliadas, la señora Margarita Zapata; por el Secretario de Finanzas, señor Jorge González; por el representante del Secretariado del PIT- CNT, señor Carlos Cachón; por el representante del Sughu Maldonado, señor César Ferreira, y por el Secretario del Sughu Maldonado, señor Oscar Andino. Los representantes de este sindicato nos hicieron llegar una nota, solicitando una entrevista a fin de informarnos acerca de una situación conflictiva en el sector.

SEÑOR CACHÓN.- Agradezco al señor Presidente y a los demás integrantes de la Comisión de Legislación del Trabajo la oportunidad que nos brindan de informarles sobre una situación conflictiva que se está dando en el sector en general, poniendo énfasis en lo que está sucediendo en Maldonado y, en particular, en el Hotel Mantra.

Nos parece bien que haya inversiones internacionales en el sector del turismo, en tanto representan un ingreso de recursos muy importante para el país. Así quedó demostrado en la pasada temporada y está claro que los números macroeconómicos así lo indican. Y también tiene que quedar claro que hay y que ha habido un avance muy importante en la legislación vigente en materia laboral, y también conquistas del movimiento sindical, por ejemplo, con respecto a la jornada de trabajo y los descansos.

Sin embargo, en el sector de la gastronomía y la hotelería se da un fenómeno de precarización y de flexibilización laboral. A veces las patronales y los inversionistas no logran entender -y los intermediarios o voceros no logran transmitir- que se debe cuidar la organización sindical, y que las mejores salidas son las que se logran desde el punto de visto colectivo, no individual.

Creo que debemos abordar de plano algunas cuestiones que la Comisión ya conoce a través de denuncias. Me refiero a la situación planteada en el hotel Mantra, que tiene que ver fundamentalmente con la falta de diálogo, con las condiciones de trabajo y con el relacionamiento cotidiano. A veces nos da la impresión de que tienen total impunidad cuando actúan entendiendo que el mejor sindicato es el que no existe. Más allá de que

puedan decir que están cumpliendo desde el punto de vista legal, respetando los Consejos de Salarios y las categorías, eso no es todo.

En el mes de diciembre se nos planteó una situación muy particular. Se nos dijo que se había hecho una reestructura funcional -lo cual nos parece impensable, dado que estábamos de cara a una temporada importante, como fue la del verano 2012- 2013-, que afectó a un sector en particular y a una sola trabajadora: la compañera Margarita Zapata. A causa de esta situación, las partes fueron convocadas a la Dinatra, donde tuvimos una discusión importante. La explicación que nos dieron no nos conformó; nos parecía que había un problema de gestión y de abuso de funciones. En ese momento logramos que la compañera no aceptara el despido por reestructura, dado que esa explicación no tenía pies ni cabeza: no se puede hablar de reestructura si se despide a una sola compañera; no es serio.

A partir de ese momento, generamos un ámbito de negociación en la Dinatra durante cuatro meses. ¡Vaya si les dimos oportunidades! Al movimiento sindical le cuesta mucho hablar de reestructura porque sabemos que son los trabajadores los que pagan los platos rotos -ya sea por disminución del padrón o por seguro de paro- y que siempre llevan las de perder; sin embargo, las ganancias siguen siendo elevadas. A partir de las reestructuras se genera la flexibilización y precarización del trabajo, la polifuncionalidad y hasta cierto acoso laboral, que es muy difícil denunciar; lo cierto es que entran en juego presiones.

Los representantes del PIT- CNT y del Sughu departamental de Maldonado fuimos más que flexibles, teniendo en cuenta la importancia del hotel Mantra en la temporada. Dimos señales de diálogo, de que podíamos generar un ámbito de discusión en una bipartita en la que se consideraran las condiciones de trabajo, el relacionamiento y el respeto a la organización sindical.

Otro aspecto importante es que en Maldonado el Sughu está compuesto por trabajadoras y trabajadores muy jóvenes. Eso genera un doble esfuerzo, porque hay que formarlos sindicalmente y explicarles las formas de trabajo, la importancia del sentido de pertenencia, de cumplir los horarios y demás.

Concretamente, no vamos a abdicar las conquistas que hemos obtenido. Cabe aclarar que además del Mantra está el Conrad, el Fasano; hay inversiones realmente importantes y ha habido situaciones bastante complejas.

En la bipartita nunca se pudo avanzar en el problema de la compañera. En definitiva, quienes conocen la actividad son nuestros trabajadores, porque están en lo cotidiano; conocen toda la gestión. Como la compañera no estaba, hubo que tercerizar servicios. Todo esto pasó por un capricho.

La cuestión es que no nos reunimos, y cuando llegó el mes de abril, volvimos a la Dinatra. A la compañera se le había terminado el seguro de paro, y no había habido ningún tipo de avance. Entonces, volvieron a decir que la compañera no tenía lugar.

Cuando las multinacionales hacen marketing, es muy importante promocionar lo que acumulan como riqueza. Tenemos información precisa -podemos verla en cualquier página web, y fue publicada en un diario de la capital, "El País"- de que la empresa tuvo ganancias por US$ 12:000.000. Teniendo en cuenta esto, es impensable que aceptemos el despido de la compañera, las condiciones de trabajo y los otros problemas que se venían dando.

A través del PIT- CNT, del Instituto "Cuesta Duarte", venimos profundizando la regionalización en el departamento. Este es un avance muy importante, que queremos

resaltar, porque no venimos solo por un tema puntual. Debemos elevar la mira en relación a lo que significa Maldonado en virtud de las inversiones que recibe.

La OIT desembarca en Maldonado a raíz de un acuerdo con la Intendencia. Su intención es abocarse al diálogo social, el empleo y demás, teniendo en cuenta las características, no solamente de Maldonado, sino de toda la región este. Los trabajadores también hemos aportado en esa línea. Esto nos parece realmente importante porque el movimiento sindical debe ser un interlocutor válido y tiene que tratar de generar determinados acuerdos. Si bien las leyes laborales son fundamentales, también es necesario tener en cuenta aspectos programáticos como la inversión y el cambio en la matriz productiva. Pero la actitud cerrada de algunos empresarios, no ayuda al diálogo ni a la negociación colectiva, aspectos en los que no vamos a ceder. La negociación colectiva es el mejor instrumento de avance que hemos tenido a partir de 2005; es el mejor instrumento de distribución de la riqueza y ni qué hablar, de protección del trabajador.

Cabe aclarar que a último momento logramos que la compañera estuviera vinculada al Mantra un mes más, cobrando el seguro de paro y su respectivo complemento. Queremos ser claros y contundentes: por todo lo que acabamos de describir, y teniendo en cuenta la organización del trabajo y cómo factura la empresa, no vamos a aceptar el despido. Tal como dijimos a los empresarios en la Dinatra, estamos dispuestos a abordar el tema con apoyo del PIT- CNT y del Instituto "Cuesta Duarte", en un proceso de recomposición del diálogo y de las relaciones. Pero ese proceso debe ser de ida y vuelta. No nos pueden decir que desde Angola -los capitales son de ese país- están consultando por un trabajador. Somos lo bastante inteligentes como para saber que la casa matriz no se va a estar preocupando por esto. Se podrá preocupar por una inversión, por cómo extiende sus tentáculos cuando tiene ganancias, pero no por un trabajador.

A veces, nuestros empresarios -no todos, pero sí la mayoría- confunden el relacionamiento y tratan de socavar la relación, que para nosotros es fundamental. El sector de la gastronomía es muy vulnerable e inestable, a pesar de que tiene su zafra. Por eso creo que el mejor aporte que podemos hacer es darle viabilidad, sustentabilidad y que sus trabajadores gocen de los derechos que les corresponde. Esta es una rama muy importante de la economía de nuestro país, y también tiene que ver con el turismo, que es el segundo rubro en importancia en cuanto a las ganancias del país.

Queríamos trasladarles nuestra experiencia en este sentido. Sabemos que la Comisión recibe los planteos y después podrá llamar a los empresarios. Somos muy precisos y muy claros: queremos recomponer el diálogo, pero no aceptamos el despido de la compañera. Nuestra intención es trabajar para que el sindicato se recomponga y se fortalezca.

SEÑOR ANDINO.- Soy trabajador del Mantra, Secretario departamental y miembro de la dirección nacional del Sughu.

Agradecemos esta tercera instancia de participación con la Comisión; una de ellas se desarrolló en Maldonado, y en esa ocasión nos quedó pendiente realizar algún trabajo vinculado con la represión sindical que afecta a esta actividad que, lamentablemente, hoy se ha extendido a otros rubros como, por ejemplo, Fueci y las trabajadoras domésticas. Existen cuatro o cinco actividades en las que la represión sindical es la característica. Hay empresas que piensan que el mejor sindicato es el que no existe.

Quisiéramos plantear que se continúe con el trabajo que quedó pendiente, realizado en la Junta Departamental, y que contó con la participación de esta Comisión. Ha transcurrido un año y no se ha podido avanzar mucho. Si tomamos en cuenta el caso de

la trabajadora del Mantra, podemos seguir agregando más situaciones. Ahora, presentamos en la Dinatra la situación planteada con el hotel Sisai. Allí a las compañeras recién afiliadas les cambian las condiciones de trabajo; hasta ayer, eran buenas trabajadoras; hoy, les muestran fotos de pelos en la escalera. Son cosas que rompen los ojos.

Lamentablemente, los empresarios no entienden que los trabajadores y el movimiento sindical organizado son un interlocutor válido para mejorar las condiciones de trabajo y las ganancias de las empresas. Nosotros somos trabajadores del sector servicios, así que si trabajamos con una sonrisa, los huéspedes van a estar mejor atendidos.

Desde el sindicato, apuntamos al mejoramiento de las relaciones laborales. Pretendemos tener relaciones laborales del siglo XXI y que no suceda como en el año 1800, que cuando el trabajador se afiliaba, era despedido.

Mañana vamos a ir al Ministerio, porque en Colonia también se están viviendo situaciones similares. Allí se afiliaron siete compañeras -una delegada-, las presentamos, y luego las despidieron.

Entendemos que este es el mejor ámbito para plantear que la represión sindical no le hace bien a ninguna de las dos partes. Parecería que las empresas hacen oídos sordos a eso. Hay un hecho que lo constata: llegó un correo con listas negras a una cartelera de los empresarios. Esto ha sido planteado en la Inspección General del Trabajo y también en delitos complejos. Entonces, en lugar de mejorar las relaciones, se ponen más piedras en el camino.

Los empresarios del Bungalow nos decía que no tenían situaciones de represión sindical en el sector. Parecería que no hablan entre los empresarios, porque permanentemente hay trabajadores despedidos. Es normal que a los trabajadores, luego de afiliarse, los suspenden y les cambian las relaciones de trabajo.

Desde el sindicato, planteamos continuar con la comisión que estaba integrada por el Presidente de la Cámara de Turismo, señor Borsari, por integrantes de nuestro sindicato y por el señor Diputado Vidalín -creo era el Presidente de la Comisión en aquel momento- para que se entienda que las relaciones laborales necesitan de las dos partes. Más allá de que los empresarios pongan los capitales, por sí solos, no producen riquezas.

SEÑOR GONZÁLEZ.- Soy secretario de finanzas del Sughu a nivel nacional.

Antes que nada quiero agradecerles que nos hayan recibido y trasmitirles las disculpas de la Secretaria General que no pudo venir debido a problemas familiares.

Quisiera agregar que durante los cuatro meses que estuvimos negociando con esta empresa -hicimos un acta en Dinatra-, planteamos que se llevara a cabo la reestructura que ellos quisieran, siempre y cuando la compañera estuviera trabajando. Le dieron largas al asunto, hasta dos días antes de que se le venciera el seguro de paro. Este hecho se agrega a la represión que vivimos.

Tenemos muchos ejemplos de represión a nivel nacional. Nos están "pegando" por todos lados, pero los casos son más evidentes en los lugares de mayor turismo como, por ejemplo, Maldonado. Está a la vista de todos lo que allí sucede, y sobre ello ya hemos hablado con ustedes. No se puede decir que lo que está sucediendo en el hotel no sea represión sindical. Al otro día de que las personas se afiliaron, el Gerente sacó fotos en las escaleras y los baños, les retiraron el vale que les estaban dando y no les entregaron uniformes. Son cosas indiscutibles; no entendemos qué pasa por la cabeza de ellos.

En Colonia no tenemos ningún afiliado, salvo el delegado. Cada vez que un trabajador se afilia, lo echan, pero los empresarios son totalmente impunes. Tenemos el caso de un restorán donde fueron echados siete trabajadores en el momento en que presentaron la sindicalización. Planteamos un recurso de amparo -no sé si corresponde decirlo acá- y desde el abogado hasta el Juez nos hicieron callar y nos sacaron para afuera. Lógicamente que perdimos el amparo. Hace tres días se sindicalizaron seis o siete trabajadores de un hotel y los echaron a todos. Mañana vamos para allí. Lo mismo sucede en Salto. No logramos afiliar a nadie de las termas. Nos llaman, pero nos dicen que no quieren que se den cuenta. Es imposible que el movimiento sindical pueda hacer algo con esas situaciones.

La represión sindical existe en todos lados, pero se destaca más en los lugares de mayor turismo, donde tienen más ingresos de dinero que, generalmente, son capitales extranjeros.

SEÑOR PUIG.- Saludamos a los compañeros de la delegación del Sughu, PIT-CNT.

No es la primera vez que el Sughu y el PIT- CNT plantean situaciones de represión sindical, pero nos vamos a referir a este sector en particular.

Cuando se denuncian estas situaciones, se nos dice que el turismo es la locomotora del desarrollo. Aparentemente, para algunos empresarios de esta locomotora, el derecho de los trabajadores no forma parte de ese desarrollo.

Nos preocupa enormemente la forma en que se manejan muchos empresarios en el país cuando los compañeros dicen que tienen la visión de que el mejor sindicato es el que no existe. Esa es una visión histórica y estratégica de un sector del empresariado uruguayo. Si hemos avanzado en la negociación colectiva, se debe a que ha habido una movilización muy fuerte por parte de los trabajadores reclamándola. Cuando vienen las Cámaras empresariales a esta Comisión, ponen como uno de los méritos que existe negociación colectiva. En realidad, si existe negociación colectiva, se debe a la iniciativa y la lucha de los trabajadores.

Voy a ser muy concreto, porque nos conocemos desde hace muchos años, sabemos la seriedad con que trabajan los compañeros y el esfuerzo que hicieron en esta negociación en particular para mantener el puesto de trabajo de la compañera encargada de lavadero. Allí estuvieron dispuestos a discutir durante meses propuestas de reestructura de la empresa y para mantener los puestos de trabajo y este en particular. Sin embargo, se dilató la situación y hoy se plantea la desvinculación de la trabajadora.

Creo que, sin suplantar en absoluto las potestades de la Dinatra ni del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, esta Comisión debiera convocar a los empresarios a discutir sobre este tema, es decir, sobre las normas vigentes en el país y el respeto a la actividad sindical. Generalmente, estos despidos tienen un común denominador: aquellos trabajadores que intentan organizar un sindicato o que se afilian son despedidos como escarmiento para el conjunto.

Esta pelea no es nueva en el movimiento sindical y el Estado debe jugar un papel. Reitero que, en este caso concreto, voy a solicitar que se convoque a la empresa para la próxima sesión de esta Comisión y, al mismo tiempo, que se continúe con las discusiones en Maldonado, en Salto, en Colonia, y en los diferentes lugares donde la locomotora del desarrollo se expresa con mayor fuerza pero los trabajadores quedan debajo del tren

Tuvimos reuniones en Maldonado donde discutimos estos temas y surgieron denuncias de represión sindical de todos los gremios del departamento; estuvieron

trabajadoras domésticas y los trabajadores de la construcción, del transporte y gastronómicos, y de las diferentes áreas surgía un desconocimiento de los derechos elementales de los trabajadores. Creo que muchas veces se intenta ocultar esa parte de Maldonado y los trabajadores son rehenes porque se les dice que si denuncian estas situaciones, corren el riesgo de que los despidan y se los acusa de atentar contra el turismo. Nosotros no queremos atentar contra el turismo sino reivindicar los derechos de los trabajadores, que también son ley en este país.

Reitero que voy a solicitar que se convoque a la patronal del Hotel Mantra y que siga la discusión en la cual la Junta Departamental de Maldonado el PIT- CNT cumplieron un papel de convocatoria. Discutamos abiertamente con el movimiento sindical y con las cámaras empresariales si el hecho de ser una locomotora del desarrollo significa tener licencia para matar. Nosotros creemos que no debiera ser así.

SEÑOR ABDALA.- Comparto la propuesta del señor Diputado Puig porque me parece pertinente.

El señor Diputado Vidalín nos recordaba que este tema ya fue motivo de atención por parte de la Comisión de Legislación del Trabajo, al menos, en dos oportunidades, aunque debo reconocer que no estuve presente porque me debo repartir entre varias Comisiones.

El planteamiento es claro y por ello quiero preguntar algo. Sin perjuicio de las medidas de lucha y del camino que sugiere el señor Diputado Puig -que es atinado-, ¿el sindicato ha considerado recorrer -no en forma excluyente sino complentaria- la vía jurisdiccional? En la media en que estaríamos ante un despido ilegítimo y de carácter antisindical, se puede aplicar la ley de fuero sindical que establece alternativas para denunciar la situación ante la Justicia. Eventualmente, puede ser un camino a recorrer.

SEÑOR CACHÓN.- Comprendo al señor Diputado Abdala pero, por la rica tradición del movimiento sindical, apostamos más a la negociación que a judicializar el conflicto, aunque pudiera ser otro amparo para la trabajadora. Nos parece mejor agotar la instancia de negociación para fortalecer la organización y porque la trabajadora -aquí presente- ha recibido tratamiento médico debido al acoso dentro de la empresa.

SEÑOR VIDALÍN.- Vamos a acompañar todo lo planteado por el señor Diputado Puig, sugiriendo que se haga a la brevedad.

SEÑOR GROBA.- Quiero saludar a la compañera y a los compañeros de la organización que están presentes.

Naturalmente, nos hacemos eco de lo que plantearon los legisladores, ya que nos preocupa lo que pasa con la organización del Sughu a nivel nacional y, en particular, en Maldonado.

SEÑOR GONZÁLEZ.-, Uno de los puntos que demuestra la represión brutal que existe en Maldonado es que la denuncia ante el Departamento de Delitos Complejos respecto a la lista negra no la hizo el Sughu, sino el Ministerio, ya que fue publicada en internet y llegó a manos del Subsecretario. La lista recomendaba no tomar a trabajadores porque habían hecho juicios o por otros motivos.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece su presencia.

Sin duda, nosotros ya tenemos un trabajo adelantado sobre esta situación.

Quiero dejar constancia de que, más allá de los elementos judiciales, yo no apuesto a judicializar las relaciones laborales, sino recomponer la situación, más allá de que el camino judicial es una de las instancias a tener en cuenta.

Evidentemente, no se puede consolidar una organización sindical con alguna potencialidad, porque cada vez que se trata sindicalizar a la gente, la echan; hay un trabajo metodológico para no permitir desarrollar la organización sindical que, en definitiva, es la que lleva adelante el relacionamiento y los avances en el proceso laboral y el diálogo.

El planteo de citar a la dirección del Mantra es pertinente, pero debemos abordar esto en su globalidad, porque el tema de la hotelería y los gastronómicos es recurrente. Los picos de conflicto se dan cuando cede la temporada; en medio de la temporada, no hay conflictos; se aprovecha para corregir situaciones irregulares en la baja temporada, situación que para nosotros es preocupante. Debería ser la instancia en que se abordara el diálogo en profundidad, inclusive, si hay necesidad de reestructuras, en un proceso de concordancia para sacar adelante la situación. Sin embargo, se aprovecha a reprimir cuando baja la temporada. Creo que ahora se resolverán rápidamente los temas en Salto porque comienza una temporada favorable; la relación se recompondrá.

La Comisión va a retomar la práctica permanente que ha tenido en el sentido de ir hacia donde están los trabajadores que necesitan estas instancias de diálogo. Les recuerdo que la Comisión no tiene potestades en cuanto a las relaciones laborales -estas son exclusivas del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social-, pero como representantes de la ciudadanía, vamos a tratar de interceder para que prime el espíritu de las leyes que ha votado este Parlamento, que es protegerlas y desarrollarlas.

SEÑOR CACHÓN.- No puedo pasar por alto que entramos en la etapa de los Consejos de Salarios y los empresarios han planteado el tema de la ultraactividad. La caída de los convenios se volvió a discutir, y será una constante. La locomotora del crecimiento tiene que ir acompañada de una justa distribución. Esta Comisión va a tener mucho trabajo por delante.

El Sughu también quiere plantear el avasallamiento que viven permanentemente las compañeras mujeres, más allá de los avances de género que han existido; esto es bastante complejo. Hay que tomar en cuenta las edades de las compañeras.

Agradecemos a la Comisión por habernos recibido.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia de la delegación.

(Se retira de Sala una delegación del Sindicato Único Gastronómico y Hotelero del Uruguay)

——Hemos recibido una invitación de FUECI y del PIT- CNT por el Día Internacional de la Salud y Seguridad Laboral. Habrá una actividad el viernes 26 de abril a partir de las 10 y 30 horas en la calle Río Negro 1210, esquina Canelones. Va a haber dos expositores, los doctores Juan Andrés Roballo y Adriana Pisani.

Por otra parte, recibimos una solicitud urgente de la Unatra, por una situación que ya habían planteado respecto a la granja "Los Andes", ubicada en el departamento de Canelones, que tiene que ver con trabajadores en situación irregular.

Con respecto a los temas agendados, sería bueno que viéramos las prioridades para las próximas sesiones, porque temas como este no admiten demasiada dilatoria.

Con respecto a la convocatoria del señor Ministro, podemos coordinar para el día 7 o el 8 de mayo. El Ministerio de Relaciones Exteriores sería recibido el martes, pero hay que tener en cuenta que ese día se reciben tres delegaciones más. Asimismo, tenemos una solicitud de entrevista de la Federación Ancap respecto a la modalidad de trabajo "off shore". Asimismo, los trabajadores de la estiba, Registro 5000, solicitan ser recibidos.

También solicitaron venir a la Comisión trabajadores de una empresa que se desempeña en el rubro forestal que trabaja para la empresa UPM.

Un grupo de trabajadores de la Intendencia de Canelones desean hacer un planteamiento respecto a una sentencia del Tribunal de lo Contencioso Administrativo, y trabajadores de la empresa Delne solicitan ser recibidos para plantear su problemática. Por otra parte, los trabajadores del INAU, que ya habían venido por el tema de los funcionarios de Maldonado, solicitan otra entrevista.

SEÑOR PUIG.- Tenemos la posibilidad de recibir a estas delegaciones en las primeras sesiones del mes de mayo. Si no alcanza con las sesiones ordinarias podemos agregar alguna extraordinaria para escucharlos a todos. Hay varios planteos urgentes, algunos por conflictos que se están desarrollando en este momento. En ese sentido, el miércoles podríamos empezar más temprano para ver si podemos recibirlos a todos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estamos de acuerdo, pero el martes es complicado por la sesión de Cámara.

SEÑOR GROBA.- Comparto la propuesta.

Con respecto a la empresa Delne, quiero expresar que tanto los empresarios como los trabajadores están haciendo gestiones en la Oficina de Empresas Recuperadas del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y en la Corporación Nacional para el Desarrollo debido a que están en seguro de desempleo y vence el 15 de mayo. Están haciendo gestiones en conjunto para analizar la posibilidad de extender dicho seguro a fin de tratar de salvar la unidad productiva, por cualquiera de las modalidades. Sería bueno que se tuviera en cuenta la urgencia del tema, que ya se está estudiando en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

SEÑOR VIDALÍN.- Quiero plantear un asunto que me preocupa respecto a un grupo de trabajadores del Frigorífico Artigas y otros -los hemos recibido dos o tres veces en este Período y no hemos tenido respuesta del Poder Ejecutivo-, que están en una situación desigual respecto a la de otros compañeros que en su momento tuvieron un tratamiento especial a través de una ley que trató de enmendar su despido en la época de la dictadura. Tengo el compromiso de defender a quince de esos trabajadores que son de Durazno.

En su momento lo hablé por teléfono con el Presidente del BPS, Enrique Murro -de quien debo destacar la prontitud con que responde y su compromiso; de Murro solo puedo decir excelencias porque es una persona de bien-, y me decía que dentro de este grupo hay mucha gente que ni siquiera trabajó en los frigoríficos y que se subió al carro. Él reconoce que puede haber situaciones de injusticia.

Frente a esta situación, no propongo invitar a las autoridades del BPS a concurrir a la Comisión sino conseguir una audiencia con el Presidente del BPS para considerar el tema en forma reservada. Si hay decenas o cientos de trabajadores en la misma bolsa, y a muchos de ellos no les corresponde el beneficio, pero otros a los que sí les correspondería no lo tienen, habría que instrumentar alguna medida para resolver esta injusticia.

No pido que se me responda hoy. Lo dejo planteado para que se realicen las consultas pertinentes y podamos reflexionar sobre el tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tenemos seis delegaciones para recibir, con planteos de diversa índole.

El martes tendríamos que recibir a la delegación de la Unatra, con su planteo sobre la granja "Los Andes" y a la de la empresa Delne, por la urgencia del asunto. El miércoles recibiríamos a la delegación de la Intendencia de Canelones, cuyo planteo tiene carácter judicial, y a las otras dos delegaciones. Al INAU de Maldonado lo contemplaríamos en nuestra ida al departamento, que parece inminente. El martes decidimos si la sesión del miércoles la comenzamos a la hora 9.

(Apoyados)

(Ingresa a Sala el señor Gustavo Lawlor)

——La Comisión de Legislación del Trabajo da la bienvenida al señor Gustavo Lawlor, ex trabajador de la Embajada de Bolivia.

Esta Comisión ha tratado algunas situaciones complejas ocurridas en la Embajada de Egipto, por lo que el planteo que hará nuestro invitado será un elemento importante para ilustrarnos en esos temas.

SEÑOR LAWLOR.- Agradezco la oportunidad que me dan.

Precisamente, luego de haberme enterado de que ustedes habían recibido a las trabajadoras de la Embajada de Egipto, me tomé el atrevimiento de molestarlos para plantear mi situación, que se viene acarreando desde hace tres años.

Trabajé como chofer hasta noviembre de 2009 en la Embajada de Bolivia, con cuatro Embajadores diferentes, encargado de negocios cuando ellos no estaban. Desde que entré hubo cinco Presidentes distintos, de diferentes partidos políticos. Es decir que trabajé en distintas circunstancias, pero siempre haciendo un trabajo perfecto, intachable, como lo demuestra mi foja de servicios. Salvo una multa por exceso de velocidad justificada, nunca tuve un problema.

Durante el Gobierno actual de Bolivia, del Presidente Evo Morales, en abril de 2009, con la llegada del último Embajador, se desencadenó un problema cuando hice un reclamo -debido a mi situación personal de vivienda y de salud de mi madre- solicitando se me ajustaran los sueldos y planteando que había antecedentes de otras embajadas y que no por el hecho de tener sueldo en dólares no nos correspondían los aumentos salariales y las horas extras. Nosotros hacíamos un trabajo "full time" -sábado, domingo, feriados- extenso. He llegado a estar de catorce hasta dieciocho horas parado al lado del auto.

Cuando hice ese planteamiento al Embajador que estaba en su momento, comenzó un hostigamiento. Eso fue el 14 de octubre de 2009, y estuve hasta el 12 de noviembre sin tener contestación simplemente porque, según ellos, el tenor de la nota -que tengo en mi poder- por la cual yo pedí que se me ajustaran los salarios indicaba que les estaba iniciando una demanda. La nota fue redactada por mi abogada que, a su vez, es la abogada de la Asociación de Funcionarios Locales del Uruguay, creada hace más de tres años, con personería jurídica e integrada por algunos funcionarios locales, porque ha habido inconvenientes con aquellos que han estado asociados, por problemas gremiales o sindicales. No es un sindicato ni un gremio sino una asociación legalizada, con personería jurídica.

Cuando presenté la nota no se me dio acuse de recibo ni contestación y estuve un mes sentado en una silla. Cerraron con llave la oficina en la que yo estaba durante mi permanencia en la misión y no me permitían usar la computadora, como lo venía haciendo. Es más, el último Embajador, inclusive, me había delegado que le bajara todas las noticias uruguayas, dado mi conocimiento, mi edad y que me gustaba el trabajo de prensa, que es otro de los trabajos que hice, entre miles que realicé y que hacen todos

los choferes y los funcionarios en las embajadas: pasear al perro, llevar a un chico a una guardería, recibir a un Presidente, coordinar una conferencia de prensa para un Canciller. También lo hice, los acompañé, los llevé a todos lados. El trabajo es muy variado.

El hostigamiento también se debía a connotaciones políticas, que en ningún momento demostré, porque yo era un funcionario asalariado de la Embajada; no entré por una condición política. Más allá de que circunstancialmente en ese momento estuviera en el Gobierno el General Banzer, que falleció al poco tiempo de que ingresara, trabajé durante los subsiguientes períodos presidenciales. Inclusive, el primer Embajador que tuvo Evo Morales, el doctor Marcelo Janko, de los pueblos originarios de Bolivia, excelente persona, en su país me cedió su cama y él durmió en el piso, mientras que otros Embajadores no fueron capaces de darme un vaso de agua.

O sea que todo lo que he hecho para la Embajada de Bolivia durante nueve años abarca un espectro muy amplio y no me merezco ese tratamiento de un día para otro. El día 10 de noviembre de 2009 tenía que cobrar mi sueldo, pero no me lo pagaron. Gracias a la instrucción que había recibido de parte de la abogada, antes de tener una situación violenta, un intercambio de palabras o irme de boca, simplemente me retiré y mandé un telegrama colacionado considerándome despedido indirectamente. No me presenté más. Tuve que trasladarme a la ciudad de Mercedes, por problemas de vivienda, de salud, con mi señora, y nunca más tuve noticias hasta que me presenté al Ministerio e hice los reclamos por las vías correspondientes.

Primero hubo un inconveniente porque los casos de las Embajadas iban por la Suprema Corte de Justicia. Había una inconstitucionalidad, por lo que la Suprema Corte de Justicia lo delegó a los Juzgados comunes, hasta que se llevó a cabo el juicio. Hubo cuatro audiencias, pero nunca se presentaron. El 8 de marzo de 2012 se me dio la sentencia favorable, considerando que había sido despedido y que tenía derecho a los reclamos de horas extras y salarios impagos. El salario de octubre no lo cobré, a pesar de haberlo trabajado. Se hicieron gestiones por intermedio de la Cancillería, por la supuesta inmunidad que tienen las Embajadas, que no se las puede embargar ni se les pueden tocar las propiedades, las cuentas ni los vehículos.

Lamentablemente, hoy no tengo a quién recurrir, no digo presionar, pero sí buscar la forma de encontrar una solución. La abogada me sugería presentarme a la Corte Internacional de Justicia.

Se hicieron gestiones y se mandó documentación a Bolivia; hablé con políticos bolivianos, y nunca obtuve respuesta.

Se trata de una cifra importante en dólares. Hoy estoy pasando por una situación complicada; mi señora está en tratamiento oncológico. Trabajé muchos años de chofer, manejé taxis, fui chofer de la Embajada. Tengo que manejar, pero tengo cincuenta y cinco años y se me complica un poco conseguir trabajo. Mi señora está en el seguro de enfermedad.

Esa plata me corresponde, porque creo que me la gané.

En virtud de los procedimientos que manejan las Embajadas con los funcionarios, hace un año que tengo trancado el seguro de paro del 2009 en el Banco de Previsión Social para cobrarlo, por distintos argumentos, "por el cierre de empresas", "que la empresa la cierra la Embajada", "que la cierro yo". Lo cierto es que me crearon una deuda por un teléfono celular que estaba a mi nombre, pero me lo pagaba la Embajada, y por eso estoy en el "clearing" por deudas con Antel.

Es decir, no puedo cobrar el seguro de paro y tengo una cifra importante en dólares para cobrar por despido, que surge de la sentencia -dejé una copia- y no lo pude cobrar.

Por lo tanto, no sé adónde recurrir.

SEÑOR PUIG.- Hemos aprendido algunas cosas en mérito a la situación planteada con la Embajada de Egipto, por ejemplo, en cuanto a los procesos para incidir en algunas situaciones.

Los primeros días de mayo la Comisión recibirá una delegación del Ministerio de Relaciones Exteriores, a propósito de la situación planteada en la Embajada de Egipto. Por eso, estaríamos agregando la situación que plantea el señor Lawlor.

En ese sentido, quiero preguntarle si reclamó formalmente ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, más allá de que esta Cartera luego debe remitirse al Ministerio de Relaciones Exteriores, porque sin duda los funcionarios locales de las Embajadas tienen derechos, más allá de la extraterritorialidad que, inclusive, en los últimos años se ha flexibilizado.

SEÑOR LAWLOR.- ¿Posterior al juicio o anterior?

SEÑOR PUIG.- No; simplemente si ha reclamado ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

SEÑOR LAWLOR.- Sí, por supuesto.

El primer paso, por más que sea un reclamo contra una Embajada, como se dice, se hace ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, que es el que autoriza la presentación de una demanda.

Tengo una nota que documenta este primer paso ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, con la abogada, para iniciar una demanda laboral.

SEÑOR VIDALÍN.- Doy la bienvenida al compañero que tuve el gusto de conocer en alguna oportunidad cuando visitaba el departamento de Durazno con los diferentes Embajadores.

Creo que la presencia de los representantes de nuestra Cancillería sería importante para avanzar en este tema, y por eso sería oportuno enviar la versión taquigráfica de lo manifestado al Ministerio de Relaciones Exteriores a la brevedad, para que lo conozcan sus autoridades cuando visiten la Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se recoge el planteamiento del señor Diputado Vidalín y la versión taquigráfica será enviada al Ministerio de Relaciones Exteriores, para que nos informe de alguna novedad de este proceso, porque es el organismo competente para tramitar estas gestiones ante las Embajadas. **SEÑOR VIDALÍN.-** También voy a sugerir que la versión taquigráfica de la sesión sea enviada a la Embajada de Bolivia. No sé si podemos enviarla o no, pero si se pudiera, me gustaría, porque el visitante ha sido explícito en cuanto al excelente relacionamiento con los diferentes Embajadores. Pienso que sería bueno que el Gobierno de Bolivia tuviera conocimiento de actitudes como la de su Embajador, porque creo que a todos nos sorprende que un Embajador deje su lugar de descanso para que lo ocupe quien es su compañero, su obrero, su trabajador. Esto merece un destaque muy especial y es bueno que el Presidente de Bolivia, Evo Morales, tenga conocimiento de actitudes loables como esta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Haremos las consultas para ver si podemos hacerlo directamente o a través de Cancillería. Si fuera potestad de esta Comisión y del Poder Legislativo enviarla, no tendríamos inconvenientes, pero consultemos para no complicar los trámites, porque los primeros y más respetuosos de esto debemos ser nosotros.

SEÑOR GROBA.- Creo que también podríamos enviar la versión taquigráfica al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, ya que fue mencionado y por allí comenzaron los trámites. De esa manera "cerraríamos" -entre comillas- el tema planteado por la visita, a quien después se le hará llegar la documentación de las distintas respuestas que hemos tenido.

SEÑOR LAWLOR.- Quisiera decir que hay personas de otras Embajadas que están en la misma situación en la que hoy me encuentro. Lo sé porque me mantengo en contacto con ellas.

No es mi intención venir a hablar por ellas, pero como antecedente puedo decir que, por ejemplo, ante un reclamo la Embajada de Argentina pagó sin ningún inconveniente a todos sus funcionarios. La Embajada de Corea llegó a un arreglo con el demandante y también pagó. La Embajada de El Salvador también pagó. Creo que hoy estoy reclamando yo y funcionarios de la Embajada de Ecuador.

Estoy muy agradecido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la visita de nuestro invitado, quien podrá retirarse con la tranquilidad que vamos a realizar los pasos aquí propuestos por los distintos Diputados.

Se levanta la reunión.

≠